

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana 'Cap d'amunt de la Vila' (SMU 02)**

**Municipi d'Esparreguera**

Sol·licitant: Ajuntament d'Esparreguera  
Promotor: Grupo Inmobiliario La Estrella,  
SL

Redactors de l'EAMG: Cristina Gómez  
(Advocada) i Jose F. Ontiveros (Arquitecte)

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector 'Cap d'amunt de la Vila' (SMU 02)*.

## **1. Antecedents**

El Pla de Millora Urbana del Sector 'Cap d'amunt de la Vila', dins el terme municipal d'Esparreguera, es formula per iniciativa privada de l'única entitat propietària de l'àmbit per a possibilitar una nova zona residencial i terciària.

L'SMU 02 fou aprovat inicialment per la Junta de Govern Local de l'Ajuntament d'Esparreguera en data 23 de juliol de 2007, tot i que la documentació presentada per primera vegada davant l'ATM no seguia les consideracions d'aquesta aprovació inicial, on es demanava modificar l'Estudi de Mobilitat per tal que s'adeqüés al Decret 344/2006, seguint els comentaris aportats per l'Enginyer municipal d'Esparreguera en data 27 de juny de 2007.

En data 4 de setembre de 2008 l'ATM va emetre informe desfavorable, entenent que el document aportat no s'adequava al que prescriu el Decret 344/2006. En data 2 de desembre de 2008 a l'ATM es va rebre un text refós de l'esmentat PMU on es fèien modificacions a la proposta inicial del planejament. El document, però, presentava les mateixes mancances que es van informar a l'informe anterior, per tal d'adequar-se formalment al Decret 344/2006 i als continguts de la Llei 9/2003 de la Mobilitat i del propi Decret. Per tant, es va tornar a emetre informe desfavorable.

En data maig de 2012 l'ATM torna a rebre un nou estudi d'avaluació de la mobilitat generada sobre el mateix sector SMU 02, objecte del present informe.

El Pla de Millora Urbana SMU02 té per finalitat ordenar una àrea d'entrada al nucli urbà d'Esparreguera per la zona nord, així com també la creació d'un aparcament dissuasori per reduir l'impacte del vehicle privat. El desenvolupament del sector pretén crear una transició de zona industrial a residencial amb la implantació d'una zona d'ús terciari.

El sector, que ocupa una superfície de 6.713 m<sup>2</sup>, es troba delimitat pels carrers Bruc, Av. Francesc Macià (antiga carretera) i el carrer del Camí de la Vinya. Hi ha un pendent uniforme sentit nord – sud del 4,29%. En l'actualitat es tracta de terrenys erms, sense vegetació ni arbrat.

La població d'Esparreguera és de 21.986 habitants (any 2011).

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector 'Cap d'amunt de la Vila'* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 6.444,48 m<sup>2</sup> de sostre residencial, que suposaran 70 habitatges nous.
- Es destinen 4.296,32 m<sup>2</sup> de sostre a usos terciaris.
- La nova activitat d'equipaments, de 416,79 m<sup>2</sup> de sòl.
- Les zones verdes ocupen 1.906,82 m<sup>2</sup> de sòl.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, l'estudi de mobilitat del pla estima en **2.000 desplaçaments** que es generaran al sector, **1.000 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.562,00	6.444,48	70	490	644	644
comercial - oficines	1.397,00	4.296,32			2.148	859
equipaments	417,00	2.085,00			417	417
zona verda	1.906,82				95	95
Vialitat	1.431,00					
<b>TOTAL</b>	6.713,00	12.825,80	70	490	3.305	<b>2.016</b>

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** del sector és **644 viatges/dia**.

El **sostre terciari** previst, considerant una ràtio intermèdia entre els usos comercials (50 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) i les oficines (15 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre), pot generar una mobilitat de **900 viatges/dia**. En el moment de definir les actuacions referents a la distribució urbana de mercaderies l'estudi separa l'ús comercial de la resta d'usos terciaris. Aquesta xifra de sostre també s'hauria d'haver utilitzat per tal d'aproximar la nova mobilitat generada per usos comercials.

El volum estimat de viatges que poden generar els **equipaments**, aplicant una ràtio de 20 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sostre, és d'uns **400 viatges/dia**.

La superfície destinada a **zones verdes** pot generar **95 viatges/dia**.

L'estudi aporta dades del repartiment modal d'Esparreguera segons l'EMO 2001 i l'EMQ 2006, i per al nou desenvolupament proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	10,0%		15,0%	74,9%
Viatges / dia feiner	202		302	1.511

Des de la redacció del present informe es fa observar que el nou planejament del municipi hauria de potenciar més els modes no motoritzats, ja que segons apunta l'estudi en l'actualitat la quota modal a peu és superior al 12% (i amb la proposta els modes no motoritzats només assoleixen la quota modal del 10%).

#### Recomanació 1

Caldrà potenciar actuacions sobre la xarxa viària que potenciïn els desplaçaments en modes no motoritzats. El desenvolupament de nou planejament hauria de permetre assolir una mobilitat més sostenible, no pas a la inversa.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Es descriu tant la xarxa viària d'accés a Esparreguera (A-2 i B-231 o carretera de Piera, la C-1414, la B-113 i la C-55), així com també les vies d'accés al sector. A l'àmbit d'estudi s'hi accedeix des de l'antiga N-II (avinguda Francesc Macià), on es disposa d'una gran rotonda entre l'avinguda Francesc Macià i els carrers Bruc, Lleida i Enclusa. També es pot accedir al sector des del carrer de la Vinya.

S'esmenta que l'execució del sector implica un nou eix transversal mitjançant la prolongació del carrer Ponent.

S'aporten dades d'IMD de les carreteres C-55 (28.500 veh./dia) i C-1414 (5.600 veh./dia), de l'any 2010. No s'aporten dades dels vials urbans.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'estudi concreta l'existència dels següents serveis de transport públic:

- Servei d'autobús urbà: 1 línia, amb parades molt a prop del sector (rotonda de Can Comelles). Les parades disposen de banc i marquesina, i d'una freqüència de 60 minuts en l'hora punta.
- Servei d'autobús interurbà: 5 línies que comuniquen amb Barcelona, Igualada, Martorell, Bellaterra, Olesa i Lleida. El sector es troba ben comunicat amb les línies de Martorell i Igualada, que efectuen parada al mateix lloc que el servei urbà (rotonda Can Comelles).
- FGC. L'estació més propera és la d'Olesa de Montserrat (amb serveis ferroviaris cada 20 minuts), connectada amb Esparreguera mitjançant un telefèric que des de 2011 ja no es troba en funcionament.

Es mostra un plànol amb el recorregut de la línia urbana i s'aporten els horaris de tots els serveis de transport públic.

## **6. Mobilitat a peu**

L'avinguda Francesc Macià, eix principal tant per a vehicles com per a vianants, disposa de passos de vianants elevats i voreres de 3 m.

El carrer que dona continuïtat al carrer Bruc, el de Montserrat, té voreres estretes tot i que es tracta d'un carrer senyalitzat com a zona 30 (en plataforma única, pel que s'observa de les fotografies).

S'aporten fotografies de l'avinguda Francesc Macià i de la senyalització de zona 30 del carrer Montserrat, ambdós vials principals per a la mobilitat a peu.

## **7. Mobilitat en bicicleta**

Esparreguera compta amb un carril bici que enllaça el nucli urbà amb Can Rial, paral·lel a la carretera B-231 i segregat físicament.

Dins del nucli urbà no hi ha cap carril bici, tot i que el POUM (aprovat el 2004) contempla la construcció de l'Eix del Llobregat, eix que ha de connectar el nucli urbà de nord a sud, amb una secció que permeti tant el trànsit rodat com el passeig i el carril bici.

## **8. Incidència de la mobilitat generada**

L'estudi concreta la distribució territorial i horària de la mobilitat. No obstant això, no s'analitza la relació entre l'oferta viària i de transport públic existent i la nova demanda generada.

## Recomanació 2

Caldria quantificar numèricament la relació oferta – demanda, tant per al transport públic com per a la xarxa viària, per tal d'assegurar una capacitat suficient en relació a la mobilitat existent i a la nova mobilitat generada.

### 9. Estimació de la demanda d'aparcament de bicicletes, turismes i motocicletes

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.562,00	6.444,48	70	140	70	35
comercial - oficines	1.397,00	4.296,32		43		
equipaments	417,00	2.085,00		21		
zona verda	1.906,82			19		
Vialitat	1.431,00					
<b>TOTAL</b>	<b>6.713,00</b>	<b>12.825,80</b>	<b>70</b>	<b>223</b>	<b>70</b>	<b>35</b>

L'estudi proposa 129 places de bicicleta per als habitatges, 70 places de turisme i 35 places de motocicleta. Cal que cada habitatge disposi de 2 places d'aparcament per a bicicletes, per tant, 140 places.

En relació a la resta d'usos, l'estudi de mobilitat proposa una reserva de 43 places per als usos terciaris, 21 per als equipaments i 19 places per a les zones verdes.

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi especifica les indicacions del POUM de municipi (1,5 places per habitatge; i una plaça per cada 80 m<sup>2</sup> de superfície comercial), i concreta el següent nombre de places:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.562,00	6.444,48	70	140	105	35
comercial - oficines	1.397,00	4.296,32		43	29	
equipaments	417,00	2.085,00		21		
zona verda	1.906,82			19		
Vialitat	1.431,00					
<b>TOTAL</b>	<b>6.713,00</b>	<b>12.825,80</b>	<b>70</b>	<b>223</b>	<b>134</b>	<b>35</b>

Des del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis.

La proposta d'ordenació estableix una àrea d'aparcament públic al subsòl dels terrenys de cessió del PMU (aparcament dissuasori, segons indicacions del POUM), amb capacitat per a 105 places (i segons indica l'estudi, amb un excedent de 111 places més, és a dir que amb 206 places).

## **10. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

L'estudi concreta que cal reservar una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o per cada 8 establiments. El sector compta amb 1.377 m<sup>2</sup> de sostre destinat a comerç, per tant l'estudi proposa reservar 2 places de càrrega i descàrrega a la xarxa viària.

### **Recomanació 3**

Es fa observar que els usos d'oficines també hauran de comptar amb les reserves necessàries destinades a la distribució de mercaderies, seguint les indicacions de l'article 6 del Decret 344/2006.
---

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi no proposa cap nova actuació, donat que considera que el servei existent és adequat.

Des de la redacció del present informe es recomana que a l'hora de redactar els projectes constructius es garanteixin uns recorreguts segurs i confortables per als vianants fins a les parades de transport públic, tenint present els direccionaments per a invidents, l'alçada de la plataforma d'espera per als autobusos i els factors de seguretat com enllumenat i visibilitat de l'espai a la nit.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

No es fa cap proposta concreta d'actuació, encara que es comenta l'obertura del nou vial (perllongament del carrer Ponent, de doble sentit).

Es mostra gràficament la jerarquització viària, amb els principals itineraris per a vehicles.

A la via pública del sector es preveu disposar d'un mínim de 34 places d'aparcament per a vehicles per als equipaments i dotacions. Fora de la via pública es reservaran 134 places (a més de les previstes per a l'aparcament de dissuasió, de 216 places).

## Xarxa de vianants

L'estudi esmenta que tant les voreres de l'av. Francesc Macià com les del carrer Bruc dins del sector es preveuen amb una amplada de 3m. L'estudi recomana que al carrer Bruc els arbres i escocells haurien de garantir un pas lliure d'1,8m.

S'esmenta que el perllongament del carrer Ponent comptarà amb una secció de 7m de calçada i 3m de vorera. No es concreta com serà el repartiment d'aquests 3m.

## Recomanació 4

Es fa observar que l'*Ordre del Ministerio de Vivienda VIV/561/2010* contempla que els itineraris per a vianants han de tenir una amplada lliure de pas no inferior a 1,80m. Caldrà donar compliment a aquesta Ordre.

Es mostra gràficament la localització dels principals itineraris de vianants.

## Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi concreta la proposta del POUM, de creació de la ronda Llobregat, que garanteix una connexió en bicicleta de nord a sud del municipi. La secció proposada contempla un carril bici de 1,75 m. Es fa observar que aquest ample és just per a un carril bicicleta bidireccional, l'amplada mínima del qual ha de ser de 2m.

## 12. Proposta de finançament

L'estudi no preveu costos generats per l'increment de mobilitat, per tant no presenta cap proposta de finançament.

## 13. Mobilitat i gènere

No s'aporten indicadors de gènere.

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana SMU 02 'Cap d'amunt de la Vila'* d'Esparreguera conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable**.

Tanmateix se sol·licita al Grupo Inmobiliario La Estrella, SL que atengui les **4 recomanacions** que es fan des d'aquest informe, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 29 de maig de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic